

[Elenco Titoli](#)[Stampa questo articolo](#)**SABATO, 17 DICEMBRE 2011***Pagina IV - Firenze*

## Una pista né obliqua né parallela Adf per Peretola sceglie la "12-30"

**La terza via della società dell'aeroporto: "Inclinata di 14 gradi"**

Il cda si pronuncia: pronti a investire 100 milioni ma solo per questa soluzione

**ILARIA CIUTI**

DIVERSAMENTE parallela. Diversamente obliqua. Si chiama «12-30» la pista ideale per di Peretola secondo Adf la società dell'aeroporto. Dopo tanto silenzio, dopo che l'ad Biagio Marinò aveva ultimamente ripetuto che «aspettiamo per progettare la pista di sapere in quale area ci darà la possibilità di operare il Pit regionale che è in via di approvazione», ecco che a sorpresa ieri il cda si pronuncia. E non usa mezzi termini. Il cda dice chiaro e tondo che lei, Adf, è disposta a spendere 100 milioni per la nuova pista solo in un caso: che abbia «un orientamento 12-30». Per i comuni mortali che non siano piloti o radaristi, vuol dire, spiega ancora il cda, che la pista deve avere «un'inclinazione di circa 14 gradi rispetto all'autostrada». Dunque no alla pista obliqua ma neanche si alla parallela.

Sì solo a una via di mezzo, più parallela che obliqua ma tale da mettere insieme svariati vantaggi, dice il cda, come risparmiare più territorio del parco della Piana e evitare il rumore su tutti i centri abitati, non solo quelli attualmente penalizzati ma anche Prato che invece sarebbe stato sfiorato dalla pista parallela. E anche se il cda non lo dichiara, c'è da domandarsi se forse la pista semi parallela non eviti anche la tanto temuta, sia dalla Piana che da Pisa, possibilità di arrivare fino a tremila metri di estensione dopo averne ottenuti duemila. Semplicemente perché dopo al massimo qualche centinaio di metri in più andrebbe a sbattere nell'autostrada. Stop. Per la società dove i privati di Aeroporti Holding hanno il 33% ovvero la maggioranza relativa e dentro questa maggioranza il timone, perlomeno per via di un patto sindacale che però scade a aprile prossimo, è dei Benetton, non esiste nessuna altra possibilità da valutare. O quella o niente. Altra pista non c'è.

Non è un capriccio, sostiene Adf. «E' l'unica ipotesi ragionevole e di buon senso, l'unica cosa sana da fare. Esattamente come lo è la fusione con l'aeroporto di Pisa e la creazione di un sistema aeroportuale degno di questo nome», dichiara il presidente di Adf, Enzo Manes, che di più non dice ma che per le sue abitudini al silenzio è già molto. Aggiunge l'ad Biagio Marinò: «E' una soluzione che supera ogni vincolo finora esaminato. Evita i sorvoli su qualsiasi territorio abitato, e assicura operatività allo scalo. Noi vogliamo fare quest'investimento, ma in modo ragionevole. Abbiamo già dimostrato che vogliamo investire, ristrutturando il terminal». La cui prima parte si inaugurerà giovedì prossimo.

La 12-30 è un miracolo dell'ultimo momento? La quadratura del cerchio studiata da Adf per dribblare il duello Renzi (pro parallela) - Rossi (che ha appena presentato l'ipotesi di pista obliqua studiata dall'ingegner Granozio). Di fatto la nuova pista è molto simile alla parallela convergente che era già tra le prime cinque ipotesi di Adf che aveva sempre puntato o sulla parallela o su quella. Anche se Marinò sostiene che sia del tutto nuova. In realtà, la vera novità è la posizione: la 12-30 viene arretrata verso l'aerostazione rispetto alla parallela convergente. Non partirebbe da un punto più tra il laghetto di Peretola e l'hangar ma da sopra il laghetto che andrebbe ovviamente prosciugato. Come peraltro farebbe anche l'obliqua di Rossi: dunque si può ha pensato Adf. Quali i vantaggi dell'arretramento?

Secondo Adf che si consumerebbe, rispetto a quanto avrebbe fatto la vecchia pista convergente, meno terreno del parco della Piana, che, rispetto invece alla parallela, gli aerei si allontanerebbero dagli abitati di Mezzana e Prato oltre che da quelli di Peretola, Brozzi, e Quaracchi e in atterraggio eviterebbero anche il sorvolo delle Apuane contestato alla parallela dall'Enav (l'ente nazionale degli assistenti al volo). «La 12-30 è una soluzione che garantisce minore impatto sul territorio sia rispetto alla superficie occupata che all'impatto acustico sull'abitato. E al tempo stesso garantisce la continuità operativa», dice il cda, alludendo, con l'ultima affermazione, al fatto che la pista 12-30 annullerebbe i dirottamenti per vento in coda che tormentano la pista attuale. Inoltre la nuova pista, si spiega, non andrà a finire, come avrebbe fatto la convergente, sul boschetto previsto intorno all'inceneritore. Resta adesso da vedere cosa ne pensi la Piana, in testa il principale nemico di ogni accenno a qualsiasi angolazione che puzzi di parallela, il sindaco di Sesto Gianassi. E anche Pisa che si sospetta tema che la parallela possa allungarsi fino a tremila metri, dopo averne ottenuti duemila. Chissà se una leggera inclinazione basterà.